schakels

verkeer, wegen, luchtvaart en politie



suriname en de nederlandse antillen



uitgave van het kabinet van de vice-minister president - plein 1 - 's-gravenhage

wegverbindingen in suriname

Tot de belangrijkste problemen bij de ontwikkeling van dunbevolkte landen behoort de veelal onvoldoende onderlinge bereikbaarheid van de bevolkingscentra en de daarmee gepaard gaande gebrekkige inschakeling van delen van de bevolking in het economisch proces. Ook in Suriname wordt de technische en economische ontwikkeling van het land geremd door gebrek aan goede verbindingen.
Het reizen over de rivieren is een kostbare en tijdrovende bezigheid, terwijl men – wat het reizen naar en van het binnenland betreft – afhankelijk is van de waterstand van de rivier, dus van het seizoen. Hierdoor is de mogelijkheid om goederen te vervoeren in vele gevallen beperkt. Tot voor kort was het reizen per boot vrijwel de enige mogelijkheid van transport, met alle gevolgen van dien voor de economische ontwikkeling, de volksopvoeding, de medische verzorging en de bestuurbaarheid van het land.
Het openleggen van het zeer dun bevolkte binnenland is gedurende de laatste jaren in beperkte mate gelukt door de aanleg van 'airstrips', in het kader van de Operatie Sprinkhaan en van de activiteiten van de zending. De Sprinkhaan-airstrips zijn voornamelijk aangelegd ten behoeve van de exploratie naar ertsvoorkomens, waarmee de Geologisch Mijnbouwkundige Dienst zich niet zonder succes bezig houdt.
Wat de aanleg van wegen in het binnenland betreft, is men nog niet veel verder gegaan dan de aanleg van een weg naar het bouwterrein van de stuwdam in de Surinamerivier te Afobaka. Deze weg is aangelegd door de bauxietmaatschappij die de stuwdam bouwt, de Surinam Aluminum Company (Suralco). De regering is voornemens de weg om het stuwmeer heen door te trekken naar het zuiden ter ontsluiting van de woongebieden langs de bovenloop van de Surinamerivier.
Slechts wanneer bepaalde projecten tot uitvoering moeten komen, zal het zin hebben tot verdere wegaanleg in het binnenland over te gaan. Zo zal de eventueel in de Saramaccarivier te bouwen stuwdam, waarvan het project thans onderwerp van studie uitmaakt, de aanleg van een nieuwe weg in het binnenland noodzakelijk kunnen maken. Reeds is enige jaren geleden met de aanleg van deze – op een afstand van ca. 100 km van de kust – ongeveer Oost-West lopende weg een begin gemaakt, doch daarna is het werk wegens gebrek aan financieringsmogelijkheden gestaakt. Het is niet onmogelijk dat deze weg nog eens een onderdeel zal gaan vormen van een veel langere Oost-West verbinding in het binnenland van Suriname. Vóór het zover komt, zal echter eerst in de kustvlakte de thans in aanleg zijnde Oost-West verbinding zijn voltooid.

oost-west verbinding

De ontsluiting van de veel dichter bewoonde kustvlakte werd terecht door de Surinaamse regering gevoeld als een basisvoorwaarde waaraan moest worden voldaan, wilde de verdere ontwikkeling van het land op gang kunnen komen. Het lag voor de hand dat de gedachten in de eerste plaats uitgingen naar de aanleg van een ononderbroken verkeersverbinding van de meest westelijke plaats, Nieuw-Nickerie, via

Paramaribo - straatverbetering.
(Foto-archief Kon. Inst. v. d. Tropen)



Paramaribo - straatverbetering.
(Foto-archief Kon. Inst. v. d. Tropen)

Paramaribo naar de meest oostelijke plaats, Albina. Gedeelten van deze Oost-West verbinding bestonden reeds lang, maar zij waren van elkaar gescheiden door uitgestrekte bossen en moerasgebieden, in Suriname zwampen genoemd, en door grote en kleine rivieren. De onderling aldus geïsoleerde gebieden waren slechts bereikbaar per boot en per vliegtuig. Zo strekte tot vóór enige jaren het wegennet in en rond Paramaribo zich in westwaartse richting niet verder uit dan tot Coronie en in oostelijke richting niet veel verder dan tot Alkmaar, een plaatsje gelegen aan de benedenloop van de Commewijnerivier. Het zuidelijkste per auto bereikbare punt was het vliegveld Zanderij op ongeveer 50 km afstand van de kust. In het westen van Suriname had men een geïsoleerd gelegen wegennet te Nieuw-Nickerie en omliggende poldergebieden en een eveneens op zichzelf staand wegennet in de polder Wageningen, terwijl er in het oosten van Suriname een wegverbinding bestond tussen het bauxietstadje Moengo en de grensplaats Albina.

veerverbindingen

Aan deze toestand is door de uitvoering van het Tienjarenplan een einde gekomen. Thans bestaat reeds een onder alle omstandigheden berijdbare verbinding tussen Paramaribo en Albina, waarbij de Surinamerivier en de Commewijnerivier door middel van een autoveer moeten worden gepasseerd. In westelijke richting is het wegennet vanaf Coronie doorgetrokken tot Wageningen en vandaar verder westwaarts tot een punt aan de Nickerierivier, waartegenover het wegennet van Nickerie begint. Op deze plaats moet een veerverbinding worden aangelegd. Het weglichaam tussen Coronie en de bouwplaats voor de veerverbinding over de Nickerierivier is reeds voor auto's berijdbaar bij droog weer, doch wegens het ontbreken van de wegverharding is zij nog niet berijdbaar bij minder gunstige weersomstandigheden. De overtocht over de Nickerierivier wordt bij gunstige getij-omstandigheden op de rivier mogelijk gemaakt door middel van een geïmproviseerd autoveer. In het westelijk deel van de Oost-West verbinding komen nog twee veerverbindingen voor, namelijk over de Saramaccarivier en de Coppename. Deze functioneren echter al een aantal jaren.
De aanleg van de Oost-West verbinding heeft plaats gehad en geschiedt nog steeds onder leiding van het ministerie van Openbare Werken en Verkeer van Suriname. Daar voor de wegenbouw nog geen geschikte aannemersbedrijven in het land zijn gevestigd, wordt het meeste werk door het ministerie zelf in eigen beheer uitgevoerd. Slechts de daarvoor in aanmerking komende werkzaamheden zoals zandtransport, materiaalleveringen en de bouw van bruggen en veerverbindingen worden als regel openbaar aanbesteed.
Teneinde de omvangrijke werken te kunnen uitvoeren, moest een kostbaar machinepark worden opgebouwd, bestaande uit draglines, bulldozers, tractoren, asfaltmeng- en afwerkmachines, vrachtauto's, enz. en moest een uitgebreide staf van personeel ter beschikking komen. Zowel aan het materieel als aan het personeel werden zware eisen gesteld, omdat op afgelegen plaatsen onder moeilijke omstandigheden moest worden gewerkt in een vochtig tropisch klimaat. Het zware materieel moest uiteraard geheel worden ingevoerd. Ter versterking van de eigen staf werd ook een aantal hogere en middelbare technici van overzee, vrijwel uitsluitend uit Nederland, aangetrokken. Daarnaast kon door scholing van eigen krachten de technische staf verder worden opgebouwd en aangevuld.

bruggen

Voor de aanleg van de Oost-West verbinding is een werkplan opgesteld waarbij allereerst is gestreefd naar een spoedige totstandkoming van

Veerboot Paramaribo - Meerzorg.
(Foto-archief Kon. Inst. v. d. Tropen)





Weg Moengo naar Albina. Deel van Oost-West verbinding.
(Foto-archief Kon. Inst. v. d. Tropen)

Gezicht op dorp Uitkijk bij de pont in het Saramacca-district.
(Foto-archief Kon. Inst. v. d. Tropen)

Suriname - Districtsweg in het Coronie-district opgenomen in de Oost-West verbinding.
(Foto-archief Kon. Inst. v. d. Tropen)



het oostelijk deel, d.w.z. het maken van de ca. 90 km lange ontbrekende schakel van Meerzorg, een plaatsje aan de Surinamerivier tegenover Paramaribo, tot Moengo met inbegrip van een nieuwe veersteiger aan de rechteroever van de Surinamerivier te Meerzorg, een veerverbinding over de Commewijnerivier en een aantal bruggen en duikers. De grootste van deze bruggen is een ca. 100 m lange brug van voorgespannen beton over de Cotticarivier nabij Moengo. De weg heeft een 6,70 m brede verharding gekregen, die is uitgevoerd als een met asfaltbitumen gepenetreerde steenslaglaag boven een fundering van met cement gestabiliseerd zand. Deze weg, met haar ruime bochten maakt het mogelijk 'gas op de plank' van Meerzorg naar Moengo te rijden met als enige onderbreking ongeveer halverwege de veerverbinding over de Commewijne.
De reeds lang bestaande weg vanaf Moengo tot Albina steekt wel erg af tegen de bredere en veel fraaiere nieuwe weg van Meerzorg tot Moengo. Het ligt echter in de bedoeling ook over dit traject de nodige verbeteringswerken uit te voeren zodat ook hier in de toekomst onder alle weersomstandigheden met hoge snelheden zal kunnen worden gereden. Thans wordt overleg gepleegd met wegenbouwautoriteiten in Frans-Guyana teneinde te komen tot de aanleg van een autoveer van bescheiden afmetingen over de grensrivier, de Marowijne. Wanneer dit veer zal zijn aangelegd, zal het mogelijk zijn om per auto van Paramaribo naar Cayenne, de hoofdstad van Frans-Guyana, te rijden.
De aanleg van het westelijk deel van de Oost-West verbinding is minder vlot verlopen dan de plannen aangaven. Tussen Coronie en Wageningen moest een ca. 30 km lang wegvlak worden aangelegd in een graszwamp. Bij de aanleg van de kleidam ondervond men veel moeilijkheden van de hoge waterstanden in het zwamp, terwijl met het uitdrogen en verstijven van de door draglines opgeworpen kleidam een lange tijd is gemoeid. Eerst daarna kan worden overgegaan tot het maken van een inkassing in het bovenvlak van de dam en het opvullen van deze inkassing met de zandlaag, die als wegfundering zal moeten dienen. Een probleem is hier, dat er – in tegenstelling tot het oostelijk deel van de Oost-West verbinding – in de onmiddellijke omgeving van de weg geen winplaatsen voor zand of schelpen zijn, zodat kostbare transporten over grote afstanden nodig zijn. Dit laatste geldt ook voor het wegvak ten westen van Wageningen, waar de kleidam al enige jaren ligt. Men hoopt het westelijk deel van de Oost-West verbinding toch binnen twee jaar te kunnen voltooien, inclusief de veerverbinding over de Nickerierivier.

verbinding met Brits-Guyana

Het ligt uiteraard ook in de bedoeling om op de duur te komen tot een voor auto's geschikte verbinding met Brits-Guyana. Hiertoe zal over de grensrivier, de Corantijn, een autoveer moeten worden aangelegd. Alvorens met de aanleg hiervan kan worden begonnen, zal uiteraard uitvoerig overleg tussen beide betrokken landen nodig zijn. In tegenstelling tot de Marowijne zullen hier onderzoekingen op waterloopkundig gebied nodig zijn om tot het juiste ontwerp van de veerverbinding te kunnen komen. Met de voorbereiding van dit project zullen dan ook nog wel enige jaren zijn gemoeid.
De werken zijn en worden uitgevoerd ten laste van de Tienjarenplan-begroting. Met de uitvoering zijn vele miljoenen Surinaamse guldens gemoeid. Het ideaal, een geheel geasfalteerde, als primaire weg uitgevoerde Oost-West verbinding van Nieuw-Nickerie tot Albina, zal vermoedelijk niet kunnen worden verwezenlijkt zonder de hulp van een andere financieringsbron in te roepen, want hiermee zou in totaal een uitgave zijn gemoeid, die ongeveer 10.000.000 Surinaamse guldens uitkomt boven het op de Tienjarenplanbegroting voor de Oost-West verbinding uitgetrokken bedrag. Deze kosten zijn grotendeels voor het verbeteren van het dwars- en lengteprofiel en het asfalteren van de bestaande schelpzandwegen, die onderdeel uitmaken van de Oost-West verbinding. Misschien zal in dit geval een beroep kunnen worden gedaan op het Ontwikkelingsfonds van de Europese Economische Gemeenschap, omdat het hier gaat om een op zichzelf niet rendabele investering, die echter voor de verdere ontwikkeling van het land van groot belang kan worden. 4.5.'64

wegverkeer in suriname

Bij de snelle ontwikkeling van Suriname is ook het verkeer in dit land er de laatste jaren niet rustiger op geworden. Met de uitbreiding en de verbetering van het wegennet nam ook het aantal weggebruikers toe. Vooral het aantal bromfietsen nam snel toe.
In 1954 reden er ruim 400 bromfietsen in Suriname. Twee jaar later waren het er meer dan 4500 en op het ogenblik rijden er meer dan 120.000 rond. Evenals in Nederland is ook in Suriname de fiets een populair vervoermiddel. In 1892 werd het eerste rijwiel in Suriname ingevoerd en naar schatting doet het grootste deel van de ongeveer 50.000 thans in Suriname aanwezige fietsen dienst in Paramaribo.
Minder in gebruik zijn motorfietsen en scooters. Op het ogenblik telt Suriname niet meer dan 1000 motorrijwielen. Bij de motorrijtuigen zoals personenauto's, autobussen, vrachtwagens en dergelijke is een enorme stijging merkbaar. De eerste rit met een omnibus werd in 1897 in Paramaribo gemaakt. Ruim 50 jaar later was het aantal motorrijtuigen gestegen tot 1200, terwijl dit totaal in 1958 vertienvoudigd was. Thans heeft Suriname meer dan 22.000 motorrijtuigen waarvan het grootste deel zich in de hoofdstad bevindt.
Parkeerproblemen kent Suriname gelukkig nog niet in die mate als bijvoorbeeld in Nederland. In een verkeersboekje, indertijd uitgegeven door het hoofd van politie, staat voor het parkeren onder meer het volgende: 'Indien ter gelegenheid van een of andere drukbezochte feestelijkheid of andere gebeurtenis geen bepaalde regeling voor het parkeren is getroffen, zorg dan dat uw auto in de file van andere auto's wordt geparkeerd en wel zodanig dat zo min mogelijk ruimte van de rijweg in beslag wordt genomen.' Als er geen andere parkeergelegenheid aanwezig is dan is het dus ook toegestaan om op het trottoir te parkeren. Uiteraard moet er dan wèl voldoende ruimte voor de voetgangers opengelaten worden.

In tegenstelling tot verschillende buurlanden is het verkeer in Suriname links en bestaat er geen prioriteit van snelverkeer boven langzaam verkeer. Buitenlanders staan er in het begin een beetje vreemd tegenover, maar je bent er zó aan gewend.
Waar je niet zó direct aan went zijn de paarden- en ezelkarren, die zich met een sukkelgangetje door het verkeer bewegen en op de, meestal niet al te brede wegen, voor de nodige stagnaties zorgen. De paarden- en ezelkarren worden echter langzaam maar zeker door het gemotoriseerde verkeer verdrongen. Stagnaties in het verkeer worden echter ook weleens veroorzaakt door automobilisten die, zoals men dat in Suriname uitdrukt, aan-het-wandelen-zijn met hun auto. De wagen is dan meestal volgepropt met familie, vrienden of kennissen, terwijl de trotse autobezitter zijn voertuig gezellig koutend en tergend langzaam door het verkeer voert.
De wegen in de zich snel uitbreidende hoofdstad worden steeds beter. Een enkele met schelpen bedekte straat blijft nog wel eens liggen, maar over het algemeen worden alle nieuwe wegen meteen geasfalteerd. In 1952 was slechts 72 km van Suriname's wegen geasfalteerd. Nu

Paramaribo - Heiligeweg.
(Foto-archief Kon. Inst. v. d. Tropen)



Paramaribo - Politie-agente.
(Foto-archief Kon. Inst. v. d. Tropen)





Paramaribo - Politie-agente.
(Foto-archief Kon. Inst. v. d. Tropen)

is meer dan 400 km van het wegennet geasfalteerd.
Bij de bouw van nieuwe wegen wordt in het algemeen meteen ook een rijwielpad aangelegd. Helaas zijn er nog niet voldoende rijwielpaden, zodat de fietsers zich vaak tussen het snelverkeer moeten begeven, met alle gevaren van dien. Voor de wielrijders geldt dan ook de regel: 'Fietsers, uw plaats is op het rijwielpad òf op de denkbeeldige strook van één meter op de weg, vlak langs het trottoir.'
Als men zich nu in het verkeer op de modern verlichte wegen begeeft, die meestal ook nog geasfalteerd zijn, dan is het haast niet voor te stellen dat Suriname pas in 1876 straatverlichting kreeg en dat in 1908 voor het eerst werd begonnen om de vooràl in de droge tijd nogal stoffige straten te besproeien door middel van een sproeiwagen. De sproeiwagen ziet men thans maar zeer sporadisch.

links verkeer

Het is opmerkelijk hoeveel auto's bij het linkse verkeer in Suriname de stuurinrichting óók links hebben. Een links stuur bij links verkeer maakt de situatie uiteraard moeilijker voor de bestuurder. Hij krijgt immers bij het inhalen vèèl later dan bij een rechtsstuur een goed overzicht van het vóór hem liggende weggedeelte. Vooral bij deze inhaalmanoeuvres schept een links stuur veel problemen en ontstaan onveilige situaties. De maximum snelheid voor auto's bedraagt in de stad 40 km, daarbuiten 65 km/uur, maar op de grote weg wil het wel eens wat harder gaan. Roekeloos rijden is er niet ongewoon en vooral jeugdige bromfietsers maken zich hieraan schuldig en overschrijden vaak de voorgeschreven maximum snelheden van 30 km/uur in de stad en 40 km/uur daarbuiten. Door de wet is voorgeschreven dat bromfietsen zodanig moeten zijn afgesteld, dat daarmede niet harder dan 40 km/uur gereden kan worden, doch de jeugdige rijders weten hier wel raad op.
Auto's en motorrijwielen rijden 's avonds met gedimde koplichten, het zogenaamde dimlight. Volgens de wet moeten de koplampen van de voertuigen tijdens het rijden 's avonds, de weg over een afstand van minstens 25 meter helder verlichten. Het is daarom verboden om in Suriname met stadslichten, welke in Nederland gebruikt worden, te rijden. Rijwielen op twee wielen voeren 's avonds dezelfde lichten die ook in Nederland zijn voorgeschreven.
Een gevaar op de weg zijn 's avonds de gelukkig snel in aantal afnemende paarden- en ezelkarren, die zeer slecht zijn verlicht. Een brandende kaars in een omgekeerde fles waarvan de bodem uitgehaald is, vormt – in strijd met de wet – vaak de enige verlichting die deze karren voeren. Het mag dan ook een wonder heten dat er niet méér ongelukken met deze vehikels gebeuren.

verkeersvoorschriften

In het algemeen bekeken komen de verkeersvoorschriften in Suriname, in vele opzichten overeen met die van Nederland. Er zijn echter wèl enige verschillen. Bij links verkeer heeft uiteraard verkeer dat van links komt, voorrang. Verder geldt in Suriname de regel dat het doorgaand

Paramaribo - Landsbusdienst in de Maagdenstraat.
(Foto-archief Kon. Inst. v. d. Tropen)



Paramaribo - volkstypen.
(Foto-archief Kon. Inst. v. d. Tropen)

Paramaribo - Busstation (stadsbussen) op de Heiligeweg.
(Foto-archief Kon. Inst. v. d. Tropen)



Paramaribo - Jodenbreestraat met 'wilde' bussen.
(Foto-archief Kon. Inst. v. d. Tropen)

Weg van Zanderij naar Paramaribo.
(Foto-archief Kon. Inst. v. d. Tropen)



verkeer op een T-kruising voorrang heeft boven het afbuigende verkeer.
Als men in Suriname een medepassagier op een motorfiets of een scooter vervoert dan moet deze persoon achter de bestuurder zitten met de benen aan weerszijden van het voertuig. Het is dus verboden om schrijlings te zitten op het achterzadel of een kind op de arm of zittende voor de bestuurder, mede te voeren.
Op rijwielen en bromfietsen mag een persoon van 10 jaar of ouder niet anders vervoerd worden dan achter de bestuurder gezeten en eveneens met de benen aan weerszijden van het rijwiel of de bromfiets. Kinderen beneden de 10 jaar mogen zowel vóór als achter de bestuurder zitten, echter alleen als er een doelmatige en veilige zitplaats met voldoende steun voor rug, handen en voeten aanwezig is.
In Suriname is het veelal gebruikelijk dat automobilisten tekens met de hand geven bij het afremmen, het veranderen van richting of om achteropkomend verkeer een teken te geven dat er ingehaald kan worden. Het wil namelijk wel eens voorkomen dat de stoplichten of de clignoteurs van het voertuig niet goed functioneren of dat ze bedekt zijn met een laag stof, zodat het achteropkomend verkeer niet tijdig genoeg opmerkzaam wordt gemaakt op een eventuele verandering. In koudere gebieden is dit meestal niet van toepassing omdat de ramen van de auto dan gewoonlijk gesloten zijn.
Met man en macht èn vrouwenkracht werkt de verkeerspolitie, 24 uur per dag aan de handhaving van de orde in het verkeer. De snelle ontwikkeling van het rijdend verkeer brengt echter met zich mee, dat ook de verkeersonveiligheid op de weg toeneemt. Deze verkeersonveiligheid is vooral te wijten aan het feit dat de weggebruikers zich niet snel genoeg kunnen aanpassen aan het steeds drukker wordende verkeer en dat de wegen die meestal nogal smal zijn, hoofdzakelijk in de stad, de verkeersstroom vooral bij de spitsuren (7 uur 's morgens en halftwee 's middags) niet snel genoeg kunnen verwerken. De verkeerspolitie doet wat zij kan om het aantal verkeersongevallen zo laag mogelijk te houden. Ook in Suriname wordt getracht de verkeersvlag steeds in top te houden, maar dat lukt niet altijd. In 1963 bedroeg het aantal verkeersongevallen met dodelijke afloop 48. Voor het overgrote deel, voetgangers.

voetgangers

Voetgangers hebben in Suriname nog niet diè wettelijke bescherming welke in Nederland bestaat. Suriname heeft weliswaar ook zebrapaden maar die geven geen wettelijke bescherming. Wel zijn er op verschillende drukke punten in de stad voetgangersoversteekplaatsen met lichten die zijn afgesteld op de verkeerslichten. Ook in Suriname geldt dus de regel: Automobilisten, geeft de voetgangers een kans!
Teneinde de verkeersveiligheid op de weg te bevorderen werd omstreeks april 1962 door de Procureur-Generaal een werkgroep ingesteld die tot taak heeft de verkeersvoorschriften te bestuderen en te onderzoeken of ze voldoen aan de eisen die het huidige verkeer stelt. Door de Propaganda-commissie voor Veilig Verkeer worden veilig-verkeer-acties gevoerd en door middel van radiopraatjes worden de weggebruikers enigszins 'verkeers-minded' gemaakt. Om vooral de jeugdige weggebruikers vroegtijdig vertrouwd te maken met het moderne verkeer werd een instruktie-boekje uitgegeven dat wordt gebruikt bij het verkeersonderwijs op de scholen.
Suriname bouwt aan haar toekomst en vergeet daarbij niet zich óók aan te passen aan de eisen van het moderne verkeer!

6.4.'64

verkeer over water in suriname

Transport in Suriname is sinds het begin van de ontwikkeling van dit rijksdeel immer een probleem geweest. In Suriname dat meer dan vier keer zo groot is als Nederland, zijn de afstanden respectabel en het welig tierende tropische regenwoud maakt elk verkeer in het land tot een moeilijke onderneming. Het binnenland is eeuwenlang zo goed als onbereikbaar gebleven en het is dan ook eigenlijk alleen de vlakke kuststrook – door de nabijheid van de zee en de gemakkelijk bevaarbare mondingen van de rivieren – die tot ontwikkeling is gekomen. In die kuststrook landden de eerste kolonisten en in dit gebied vinden we ook nu nog het overgrote deel van Suriname's bevolking. Hier liggen alle steden van enige betekenis met in het midden van de strook de hoofdstad. In Paramaribo wonen naar schatting 130.000 mensen en dat is zowat de helft van de gehele bevolking van het land.

Van oudsher zijn de rivieren – van zuid naar noord dwars door het land lopend – de verkeersaders van Suriname geweest. Langs de rivieren vestigden zich de leden van de autochtone bevolkingsgroep, de Indianen. Vanuit zee en over de rivieren is Suriname door de kolonisten ontdekt. Later gebruikten de van de plantages vluchtende negerslaven de rivieren om hun vrijheid te hervinden in de dichte bossen en tot vandaag zijn het de Bosnegers in het binnenland die de Surinaamse stromen kennen als geen ander. Zij zijn de vrachtvaarders van de rivieren en in hun ranke korjalen verzorgen in hoofdzaak zij het transport van passagiers en goederen naar en van het binnenland.

Het roeien heeft zo goed als afgedaan en de buitenboordmotor geeft de boten grotere snelheid maar toch kan een tochtje van een paar kilometer in het binnenland nog een halve dag vergen. Het oponthoud zit hem in de stroomversnellingen die net zo kenmerkend zijn voor de rivier in het binnenland als het met hoog tij uit zee binnenstromende zeewater kenmerkend is voor de rivier in de kuststrook. De stroomversnellingen – veroorzaakt door rotsbarrières in de rivierbedding – maken verder varen met geladen boten onmogelijk en dus moet elke boot eerst uitgeladen worden, de lading en soms de boot over de oever gezeuld en daarna moet boven de val alles weer ingeladen worden. Dan kan er verder gevaren worden tot de volgende val waar het tijdrovende gesjouw opnieuw kan beginnen. Het is niet te verwonderen dat een tocht naar het binnenland, beter gekenmerkt als een expeditie, op deze manier weken kan duren. Omdat verder de bovenlandse rivieren vaak smal en ondiep zijn kan er slechts met kleine boten gevaren worden waardoor de vervoerscapaciteit natuurlijk beperkt blijft.

kuststrook

In de kuststrook kunnen grotere boten worden gebruikt. Voor het vervoer bijvoorbeeld van personen en voertuigen die gebruik maken van wegen die van oost naar west door het land gaan en daardoor de grote rivieren kruisen. De veerboten hebben een voldoende groot motorvermogen om de stromen in de getijrivieren de baas te kunnen zijn. Deze veerboten, binnenvaartuigen en de grotere vrachtschepen, die vanuit de hoofdstad hun lading soms zelfs buitengaats

Het bedrijf van de Suralco te Moengo produceert per jaar ongeveer twee miljoen ton bauxiet dat over de smalle en bochtige Cottica-rivier naar zee gaat. Hier ligt een KNSM-schip in de zwaaikom erts te laden. (Foto: C.B.L.)



Parkeerplaats van vaartuigen in het Surinaamse bos.
(Foto: RVDS)



naar verder langs de kust gelegen plaatsen in Suriname brengen, zijn het eigendom van de Scheepvaart Maatschappij Suriname, beter bekend als de SMS. Deze onderneming exploiteert in totaal een dertigtal vaartuigen waaronder ook vrachtschepen met passagiersaccomodatie die in het Caribisch gebied varen en die Surinaamse exportprodukten naar de eilanden brengen. De SMS is de nationale scheepvaartmaatschappij; ze geeft aan ongeveer 300 mensen werk.
Het vervoer van goederen en passagiers van en naar Suriname wordt verder verzorgd door de KNSM, de French Line (die beide vooral op Europa varen), de Atlantic Lines (die geregelde diensten op de Verenigde Staten onderhoudt) en de Boomerang Cargo Line (die op Australië vaart). De schepen van de Alcoa Steamship Co. Inc. en van de Ormet Corporation verzorgen de grote bulktransporten van bauxiet (ongeveer 4 miljoen ton per jaar) uit Suriname. Behalve bauxiet vindt uit Suriname betrekkelijk weinig export plaats. Er gaan wat hout, wat rijst, citrus en bananen (in totaal enkele honderdduizenden tonnen) het zeegat uit. Wanneer men het bauxiet even wegdenkt, importeert Suriname méér aan hulpstoffen, consumptie- en kapitaalgoederen dan dit land aan grondstoffen of fabrikaten uitvoert.



moderniseringen

Bijna al deze schepen varen naar Paramaribo en daartoe moeten ze de brede Surinamerivier op. Dit betekent dat ze de modder- en schelpenbanken vóór de Suriname-monding over moeten en dat legt beperkingen op wat betreft de diepgang van het schip en de belading. De gemiddelde toelaatbare diepte boven de banken is ongeveer 22 voet en de grootste verscheping ooit uit Suriname gemaakt is rond 17.000 ton bauxiet geweest, geladen in een schip van 35.000 ton. Paramaribo heeft nog geen moderne haven. Er zijn twee steiger-complexen maar die bieden beperkte ligplaats, beperkte opslag en hebben geen los- en laadinstallaties.
In de meeste gevallen geschiedt het lossen en laden door de schepen zelf. Gelukkig is er een plan in uitvoering om Paramaribo een moderne haven te geven. Dit ruim 13 miljoen Suri-

Overzicht van de nieuwe haven die te Paramaribo gebouwd wordt met gelden uit het Ontwikkelingsfonds van de E.E.G.
(Foto: C.B.L.)

Een deel van Paramaribo's Waterkant met op de achtergrond de KNSM-steiger waar een schip met eigen lieren ligt te lossen.
(Foto: RVDS)





Bauxiet van de Billiton wordt geladen. Deze oude steiger wordt spoedig door een nieuwe vervangen. (Foto: RVDS)



naamse guldens vergende project wordt bekostigd uit EEG-fondsen. In oktober 1965 werd de eerste paal voor de nieuwe haven geheid door Z.K.H. Prins Bernhard tijdens het laatste koninklijk bezoek aan Suriname. Naar verwachting zal de nieuwe haven, waarvoor een ruim terrein gereserveerd is, na een bouwtijd van 3 jaar klaar kunnen zijn. Steigers voor zeeschepen vindt men verder in Nieuw-Nickerie, bij de rijstproducerende polders van Wageningen, terwijl verder de grote bauxietmaatschappijen steigers hebben bij hun bedrijven te Moengo, dat aan de Cotticarivier ligt, en bij Smalkalden en te Paranam die beide weer aan de Surinamerivier liggen. Paranam is daarvan de nieuwste met onder meer een loskraan met een hefcapaciteit van 60 ton. De bauxietsteiger bij Smalkalden wordt binnenkort vergroot en gemoderniseerd.

houttransport uit binnenland

Beneden de vallen zijn een groeiend aantal kleine ondernemers betrokken bij het transport van materiaal over water vanuit het binnenland naar de stad. Met lichters en bakschuiten wordt zand en grind aangevoerd, maar het belangrijkste is toch wel de geregelde aanvoer van houtblokken uit het bos naar de zagerijen. Dit laatste gebeurt nog wel eens door de Bosnegers die de gekapte stammen samenbinden tot grote vlotten en daarmee de rivier afzakken, maar dit vervoer wordt meer en meer in handen genomen door de houtverwerkingsbedrijven zelf die met sleepboten een groter aantal houtvlotten ineens kunnen vervoeren.

Ten behoeve van de zeevisserij (vooral van de heerlijke grote garnalen!) zijn tenslotte een aantal snelle treilers in de vaart.

Het scheepvaartverkeer wordt in Suriname geregeld door de dienst Haven- en Loodswezen, die onder het ministerie van Openbare Werken ressorteert. Deze dienst verricht de bebakening van alle riviermondingen en scheepvaartkanalen en haar loodsen brengen elk zeeschip vanaf het lichtschip naar Paramaribo en terug. Loodsen zijn ook vereist bij de navigatie van de Commewijne- en Cotticarivieren. Vooral de laatste die naar het grote bauxietbedrijf te Moengo voert, is diep maar zeer smal en bochtig zodat er sterke sleepboten nodig zijn om vooral de beladen ertstankers in de koers te houden.

botenbouw

De scheepvaart in Suriname geeft levensvatbaarheid aan een aantal bedrijven dat daarmee directe bindingen heeft. Daaronder is de Surinaamse Dok- en Scheepsbouw Mij. (een dochteronderneming van de C.H.M. Suriname) vermeldenswaard. Dit bedrijf heeft een klein drijvend dok (650 ton) waarin op een druk bezet schema treilers, sleep- en veerboten een onderhoudsbeurt krijgen. Het bedrijf bouwt ook boten en lichters, voornamelijk in staal. Plastic boten – voor vertier en bedrijf – kunnen ook in Suriname worden gemaakt, terwijl de gemakkelijke verkrijgbaarheid van goed Surinaams hout het oude ambacht van het botenmaken met de hand in ere houdt. Botenmakers bij uitstek zijn ook de Bosnegers die grote stammen weten uit te hollen, daarop veelal boorden timmeren en zo de korjaal doen ontstaan. Met het noemen van de Indianen, die hun boten nog wel uit boombast weten te maken, zijn we terug op ons uitgangspunt van deze korte beschrijving van het verkeer te water in Suriname.

Toch zou dit verhaal niet volledig zijn wanneer we niet even vertelden dat de watersport in dit land van veel water tot de populairste vormen van ontspanning hoort. Het aantal mensen dat er een pleziervaartuigje op nahoudt is groeiend – vooral waar het boten met buitenboordmotoren betreft. Op Koninginnedag staat een botenwedstrijd op de brede Surinamerivier voor Paramaribo steevast op het programma en dit onderdeel trekt immer duizenden naar de historische Waterkant van waaruit de hoofdstad haar groei begon. De laatste jaren zijn er zelfs weer wat zeilers die met eigengebouwde boten gebruik maken van de mogelijkheden die een (vooral in de droge periode waaiende) noordoostpassaat biedt.

14.2.'66

luchtvaart in suriname

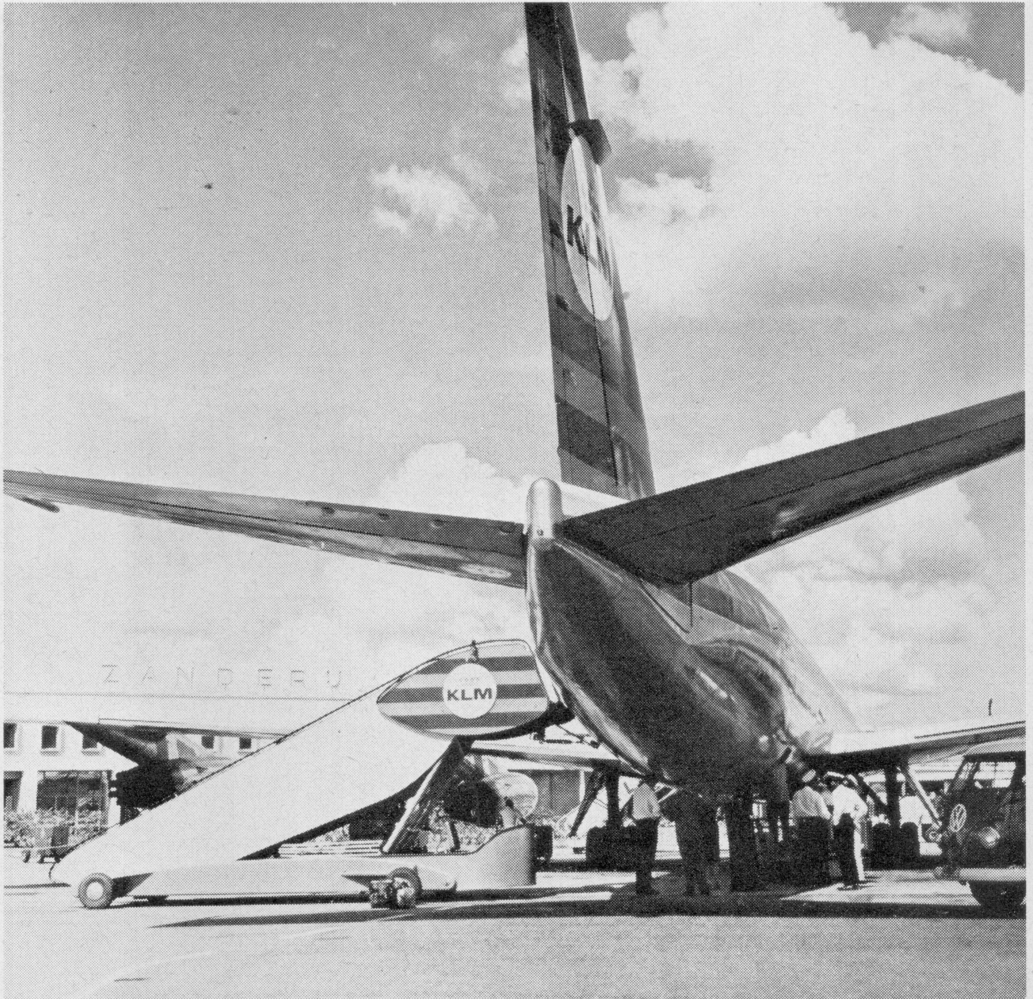
Sinds de landing van een watervliegtuig (een van de beroemde Clippers van de Pan American World Airways) op de rivier voor Paramaribo net 35 jaar geleden, hebben vliegtuigen Suriname aangedaan.
Lange tijd bleef dat luchtverkeer met watervliegtuigen tot de KLM met de 'Snip' in 1934 op een zandsavanne landde, 40 kilometer ten zuiden van Paramaribo. De piloten werden eerst per trein en toen met de auto, met kransen omhangen in triomf naar de hoofdstad gebracht en sindsdien had Suriname een vliegveld. Dat stelde die eerste jaren niet veel voor en het waren de Amerikaanse troepen, die de basis hebben gelegd voor wat nu een internationale luchthaven is: Zanderij. Die troepen maakten in de Tweede Wereldoorlog een belangrijk deel van de defensie van Suriname uit. Ze beschermden het bauxiet dat voor de levering van aluminium aan de geallieerden zo belangrijk was. In de oorlogsjaren construeerden deze troepen op Zanderij een verharde baan en hadden er een basis. Ze legden de verbindingsweg naar de stad aan en Zanderij werd al spoedig voor vliegers uit de Verenigde Staten op weg naar Afrika de springplank over de oceaan.

Zanderij

Zanderij had in 1958 al een landingsbaan van 3000 meter (gelukkig is ruimte voor uitbreiding hier in de jungle geen probleem) en daarmee behoorde dit vliegveld tot een van de eerste in Zuid-Amerika waar de grote jet-vliegtuigen konden landen en opstijgen. Vandaag de dag wordt Zanderij een paar keer per week aangedaan door de KLM, de Pan American, de Air France, sinds kort ook door de British West Indian Airways en door verscheidene chartervliegtuigen. De Amerikaanse Military Army Transport Service gebruikt Zanderij geregeld en ook militaire vliegtuigen uit bijvoorbeeld Brazilië maken een dankbaar gebruik van de luchthaven. Jaarlijks doen zo'n 4000 vliegtuigen Zanderij aan. De luchthaven behandelt per jaar een 45.000 passagiers. Aan post en goederen komt er meer binnen dan er uit gaat.

Is Zanderij – met een modern stationsgebouw en een uitbreiding van het parkeerplatform voor vliegtuigen op komst – het grootste vliegveld van Suriname, het is bij lange na niet het enige. Sinds 1955 heeft het land een eigen Surinaamse Luchtvaart Maatschappij die, na een moeilijk begin met kleine vliegtuigen lijndiensten onderhoudt vanuit haar basis: het vliegveld Zorg en Hoop in Paramaribo. De SLM is een particuliere onderneming waarvan de overheid nu alle aandelen bezit. Naar verluidt worden er pas sinds de laatste jaren bescheiden winsten gemaakt. Op het ogenblik vliegt de SLM met 2 Beechcrafts (7 tot 9 personen vervoerscapaciteit elk), 2 Piper Apaches (3 tot 4 personen) en zelfs een DC-3. Er zijn dagelijks lijnvluchten vanuit de hoofdstad naar Nieuw-Nickerie (50 minuten) en tweemaal per week vluchten naar Moengo (25 minuten) en nog enkele andere plaatsen in Suriname. De kosten van vervoer vallen mee: een retourtje naar Moengo, dat hemelsbreed een kleine honderd kilometer van de hoofdstad ligt, kost

Vliegveld Zanderij nabij Paramaribo
(Foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)



Onder: Operatie Sprinkhaan.
(Foto: C.B.L.)

Rechts: Het vliegveld te Zorg en Hoop in Paramaribo, hoofdkwartier van de Surinaamse Luchtvaart Maatschappij. Op de voorgrond twee Beechcrafts, uiterst links de DC-3 en daartussen een Piper Apache.
(Foto: RVDS)

Rechtsonder: Het vliegveldje aan de Paloemeu-rivier is één van de zeven dat voor 'Operatie Sprinkhaan' werd aangelegd in het binnenland. Rechts een Indianen-dorp.
(Foto: C.B.L.)





Sf 32,50. In het kustgebied liggen in totaal vijf vliegveldjes.

operatie sprinkhaan

De SLM levert naast het geregelde transport nog een andere bijdrage doordat ze op charterbasis vliegt op de 'airstrips' van de 'Operatie Sprinkhaan'. Dit is de naam van een project dat sinds een jaar of zes in uitvoering is en dat ten doel heeft door middel van vervoer door de lucht sneller een geologische inventarisatie van het land te krijgen dan door middel van transport van onderzoekers over de rivieren mogelijk zou zijn. Met het onderzoek volgens deze conventionele methode zou men nog wel veertig jaar bezig zijn met een inventarisatie; met behulp van vliegtuigen en vliegveldjes in het binnenland hoopt men in een zevental jaren met de natuurlijke hulpbronnen in de grond bekend te zijn. Ter uitvoering van dit tijdsbesparingsproject zijn in het binnenland een zevental vliegvelden aangelegd en het is, nadat eerst andere chartermaatschappijen het vervoer verzorgden, nu de SLM die met haar vliegtuigen welhaast dagelijks over de dichte jungle naar de 'airstrips' vliegt. Veelal met arbeiders van geologische werkploegen, boormachines en kampvoorraden. Een van de meest spectaculaire resultaten van 'Operatie Sprinkhaan' is de vondst van grote voorraden bauxiet in West-Suriname.

Het is duidelijk dat het vliegen met de kleine toestellen en het landen en opstijgen op soms in de haast gelegde banen, bijzondere kundigheden van de piloten vereist. De zes SLM-vliegers (bijna allen ex-militaire piloten) zijn echte 'bush-pilots' die onder moeilijke omstandigheden prachtig werk verrichten. Op hun vluchten naar het binnenland vliegen ze visueel, bij goed weer op een hoogte van een 5000 voet, bij slecht weer altijd onder de wolken. Het vliegen in Suriname is moeilijk, vooral in de regentijd wanneer onweer de lucht woelig maakt en de plensregens de 'airstrips' eroderen. Naar verluidt zal de SLM zich in de toekomst ook geregeld buiten Suriname gaan bewegen. Men beoogt met diensten in het Caribisch gebied de vleugels uit te slaan.

sproeivliegtuigen

Houdt de SLM zich bezig met het vervoer in Suriname van personen (7500 per jaar), goederen (ongeveer 650 ton in een jaar) en post (8000 kilo per jaar), ze heeft een dochter-maatschappij die met een sproeivliegtuig vluchten ten behoeve van de bananen- en citrusculturen uitvoert. Bij het grote rijstproject te Wageningen wordt door een andere luchtsproei-onderneming gewerkt. Met drie toestellen bestrijdt men er plantenziekten vanuit de lucht, bemest men het gewas en zaait men zelfs de padi uit.

Sinds een paar jaar kent Suriname ook 'vliegende dominees'. Het zijn Amerikaanse zendelingen van de 'Door to Life Mission' die met kleine Cessna's en een viertal 'airstrips' in het binnenland voornamelijk onder de Indianen werkzaam zijn. Ze verkondigen niet alleen het evangelie maar geven onderwijs en verlenen medische hulp. Ze onderscheiden zich van andere zendelingen doordat ze het vervoer door de lucht prefereren boven het gemartel van boten naar en van dorpen boven de vallen.

Suriname kent sinds een paar jaar ook het sportvliegen. Er is een vereniging van sportvliegers waarvan de leden in één-motorige 'kisten' vertier vinden en er is een zweefvliegclub waarvan de leden gebruik maken van de goede thermiek en het zonnige weer in Suriname.

Ik hoop hiermede een beeld te hebben gegeven van Suriname's hard groeiende luchtvaart. Er wordt in dit land met verstand en toewijding gewerkt evenals op andere gebieden, om profijt te trekken van de mogelijkheden.

7.3.'66

wegverkeer op curaçao

Wanneer men stelt dat inwoners en geregelde bezoekers van de grote steden in Nederland Willemstad op Curaçao kunnen benijden om zijn voortreffelijk geregelde en soepel lopende verkeer, zal menigeen misschien geneigd zijn te zeggen: allicht. Want wat kan het verkeer te betekenen hebben op zo'n eiland, waarvan de totale oppervlakte nauwelijks een derde gedeelte van onze provincie Utrecht beslaat.
Voordat ik Curaçao en Willemstad leerde kennen, zou ik precies zo hebben geredeneerd. Na een verblijf op dit eiland weet ik echter beter. Op dit kleine stukje land, dat wordt bewoond door 128.000 mensen, bewegen zich namelijk dagelijks zo'n 18.000 motorvoertuigen. Ongeveer 14.000 daarvan zijn personenauto's en taxi's. Het zijn bijna allemaal grote Amerikaanse wagens, hoewel er de laatste jaren steeds meer kleinere Europese wagens - ook Nederlandse - op de wegen verschijnen. Het aantal vrachtauto's bedraagt ongeveer 3.000 en dan zijn er nog zo'n 1.000 motorrijwielen, scooters en bromfietsen. Gewone fietsen ziet men maar weinig. Het warme klimaat, het geaccidenteerde terrein en de bijna altijd waaiende passaatwind maken Curaçao tot een land, waar fietsen niet direkt een genoegen is.
Van het dus zeer omvangrijke gemotoriseerde verkeer bevindt zich het overgrote gedeelte in Willemstad en daarvan weer het grootste gedeelte concentreert zich in de beide stadscentra Punda en Otrabanda, die tezamen een oppervlakte beslaan van nog geen drie vierkante kilometers. Veel is voor dit gemotoriseerde verkeer precies eender als bij ons. Men houdt er rechts. Men heeft er de internationaal erkende verkeerstekens en verkeersborden. Op enkele punten heeft men verkeerslichten die alle door verkeersagenten worden bediend en men heeft een aantal zebrapaden.
Binnen de bebouwde kom kent men een maximum snelheid van 40 km. Daarbuiten geldt voor de meeste wagens een maximum van 60 km. Op de overige wegen mag men nergens harder dan 80 km rijden.
Een van onze verkeersregels afwijkende bepaling komt voor bij T-vormige wegsplitsingen. Daar heeft het rechtdoor gaande verkeer voorrang, onverschillig of het van rechts dan wel van links komt.

schipbrug

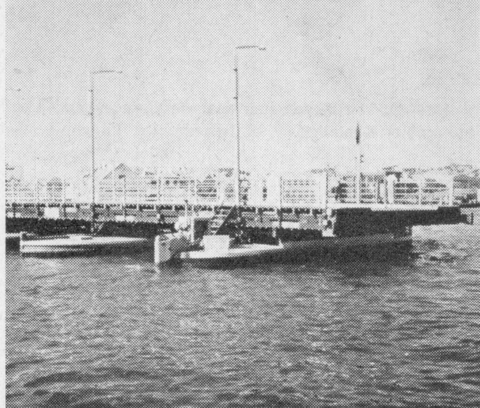
Een knelpunt in de voor het intensieve verkeer veel te kleine centra van de nauwe binnenstad van Willemstad is de schipbrug over de St. Annabaai, die de beide stadskernen met elkaar verbindt en die zo'n veertig keer per etmaal openzwaait om in- en uitvarende schepen door te laten. Als dat het geval is, ziet men op Punda de wachtende auto's al vlug tot ver langs het landinwaarts gelegen Waaigat staan. Op Otrabanda, waar zich bij de brug het ruime Brionplein bevindt, staan zij drie rijen breed naast elkaar opgesteld. Als de brug weer toegankelijk is en al dit wachtende verkeer in beweging komt, zouden er dus zeer gemakkelijk opstoppingen en chaotische toestanden ontstaan. Maar dank zij het ingevoerde systeem, waarbij het verkeer volledig roterend in één richting door de smalle straten van de beide centra wordt geleid, kunnen alle

Curaçao - pont die verbinding onderhoudt tussen Handelskade en Brionplein.
(Foto-archief Kon. Inst. v. d. Tropen)



Door het centrum van Willemstad beweegt zich een bijna ononderbroken stroom van auto's.
(Foto: RVD-NA).

Zo'n veertig keer per etmaal zwaait de Koningin Emmabrug open om in- en uitvarende schepen door te laten. (Foto: Tom Lindeijer).



De beroemde schipbrug over de St. Annabaai vormt een ernstig knelpunt in het drukke verkeer tussen de stadsdelen Punda en Otrabanda.
(Foto: Tom Lindeijer).



Verkeersweg van Willemstad naar de Caracasbaai.
(Foto-archief Kon. Inst. v. d. Tropen)

Willemstad - klaarover.
(Foto-archief Kon. Inst. v. d. Tropen)

van de brug komende auto's zonder veel oponthoud in het overige verkeer worden opgenomen. Dit roterende verkeer brengt mee dat men, om op een bepaald punt te komen, wel eens meer dan het halve centrum moet rondrijden. In het kleine Willemstad is dit echter niet zo'n geweldige opgave.
Het grote voordeel van het systeem is, dat alle verkeer zich in een gelijkmatig tempo door de straten kan voortbewegen, zonder daarbij te worden gehinderd door tegenliggers of kruisend verkeer. Het enige waarmee men rekening heeft te houden, is afbuigend verkeer, of verkeer dat zich in de stroom voegt.
Dat het aantal verkeersongevallen op Curaçao zo laag is, zal – behalve aan de geldende maximum snelheden – voor een groot deel dan ook stellig te danken zijn aan het voortreffelijk geregelde verkeer in de zeer drukke binnenstad van Willemstad en voorts in het algemeen aan het gedisciplineerde en wellevende optreden van de meeste weggebruikers.
De verkeersbalans over een enkel jaar geeft de volgende cijfers te zien. Verkeersongevallen met dodelijke afloop 11 (waarvan 5 voetgangers en 1 wielrijder). Ongevallen met alleen maar lichamelijk letsel 325 (waarvan 107 voetgangers en 33 wielrijders). Ongevallen met niet meer dan materiële schade 2004.

openbaar vervoer

Een merkwaardig verschil met ons land wordt gevormd door het openbaar vervoer. Dit wordt verzorgd door enkele buslijnen, waarop grote autobussen – die veel zwarte walm verspreiden



Boven: Over het gehele eiland liggen goed berijdbare en bewegwijzerde wegen.
(Foto: Tom Lindeijer).



Onder: De grote verkeersweg naar Westpunt voert langs overblijfselen van de oude slavenmuren.
(Foto: Tom Lindeijer).

Curaçao bezit tal van romantische binnenwegen, die in de regentijd wel eens moeilijk berijdbaar kunnen zijn. (Foto: Tom Lindeijer).



Willemstad. Tracee voor de oprit van de geprojecteerde brug.
(Foto-archief Kon. Inst. v. d. Tropen)



Willemstad. Arbeiders werkend aan de oprit van de nieuwe brug over de St. Annabaai.
(Foto-archief Kon. Inst. v. d. Tropen)

Curaçao - Typische met steenslag verharde weg in de 'Knoekoe'.
(Foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)

– de dienst onderhouden. Daarnaast – echter – zijn er enkele honderden personen-auto's, waarvan de chauffeurs niet anders doen dan langs vastgestelde routes tussen een centraal beginpunt in een der beide stadskernen en de diverse buitenwijken heen en weer rijden. Maximaal kunnen zij zes personen vervoeren – twee naast de chauffeur en vier op de achterbank. Die laatsten zitten soms wel eens erg nauw; dit hangt een beetje af van de lichaamsomvang van de passagiers. De busjes – zoals men deze voor het openbaar vervoer bestemde auto's noemt – hebben onderweg vaste haltes, maar zij stoppen ook wel daar tussenin voor in- en uitstappen. Zelfs kan men – tegen een geringe extra vergoeding – de busjes wel een klein eindje laten omrijden, naar een punt waar men moet zijn. De overige passagiers nemen zo'n ommetje wel op de koop toe. Gewone taxi's – die men dus laat voorrijden en waarmee men naar ieder gewenst punt kan gaan – ziet men vooral in aktie als er in de tien kilometer ten oosten van Willemstad gelegen Caracasbaai een toeristenschip ligt. In het toeristenseizoen – dat is het winterhalfjaar – gebeurt dit enkele keren per week. Dan rijden over de drukke Caracasbaaiweg doorlopend tientallen taxi's achter elkaar af en aan om de toeristen naar het centrum op Punda en later weer terug te vervoeren.
De beide centra van Willemstad zijn, net als in onze grote steden, meer en meer werkcentra geworden. Wonen doet men in de ruim aangelegde buitenwijken rondom het Schottegat met bijbehorende baaien. In deze buitenwijken heeft men voldoende ruimte voor het parkeren van de auto's. In het centrum kent men echter ook parkeerproblemen. Men heeft zoveel mogelijk ruime parkeerterreinen aangelegd en ook geen enkel klein hoekje heeft men onbenut gelaten. Maar er zijn tijden van de dag, waarop het vinden van parkeergelegenheid in Willemstad precies even moeilijk is als in onze steden. Met een grote olieraffinaderij van een wereldconcern op het eiland, spreekt het bijna vanzelf dat Curaçao ruimschoots is voorzien van benzinestations; de benzine is er bovendien goedkoop. Ook dit feit is stellig van invloed op het intensieve gemotoriseerde verkeer.

wegen

Tenslotte dan nog een enkel woord over de wegen op het eiland. Deze zijn zonder meer goed te noemen. In de binnenstad van Willemstad is alles geasfalteerd en dit is ook het geval met de brede verkeerswegen die de verbinding vormen met de buitenwijken en tussen die wijken onderling. Buiten Willemstad – op het platteland, dat algemeen 'de knoek' wordt genoemd – liggen eveneens geasfalteerde wegen die naar de enkele dorpen voeren. Als langste route is er de weg van Willemstad naar Westpunt, die dus over bijna de gehele lengte van het eiland loopt. Deze weg had – toen ik op Curaçao was – een paar minder goede gedeelten. Maar men mag aannemen dat deze ook wel weer eens zullen worden hersteld, zo dit inmiddels niet reeds is gebeurd.
De overige onverharde landwegen zijn over het algemeen goed te berijden. Alleen in de regentijd – die op Curaçao kort duurt en nooit erg intensief is – kunnen zij wel eens moeilijkheden opleveren. In feite is het dus zo, dat men het gehele eiland per auto kan verkennen. En te verkennen is er heel wat. Want Curaçao is een aantrekkelijk en boeiend eiland, dat niet alleen onze bewondering verdient omdat het verkeer er zo uitstekend is geregeld.
14.1.'64

luchtvaartwezen in de nederlandse antillen

De titel 'luchtvaartwezen in de Nederlandse Antillen' doet misschien wat overdreven-pompeus aan. Deze titel is echter wel degelijk te rechtvaardigen, wanneer men de ontwikkeling van het luchtverkeer in de Nederlandse Antillen in de loop van de jaren gadeslaat. Er is thans namelijk sprake van een volledig aan de modernste eisen van de huidige luchtvaart aangepaste luchtverbinding tussen de eilanden en de andere delen van de wereld.
De eerste fase van deze ontwikkeling begon met de eerste rechtstreekse vlucht van Amsterdam naar Curaçao. Deze werd uitgevoerd door de KLM met de legendarisch geworden Fokker 18, de zogenaamde 'Snip'. De cockpit van dit toestelletje staat nu in de tuin van het Curaçaosch museum te Willemstad, maar het is allerminst de enige herinnering die de Nederlandse Antillen hebben bewaard van hun band met het Nederlandse luchtwezen. Deze eerste rechtstreekse vlucht was immers het feitelijke begin van de ontwikkeling van de eerste luchthaven van de Nederlandse Antillen, die op Curaçao, welke aanvankelijk de benaming 'Hato' droeg (zo genoemd naar de locatie waar het veld aangelegd is) en die later omgedoopt is tot dr. Albert Plesmanluchthaven. Dit, met recht en reden, omdat de KLM toen haar West Indisch Bedrijf op Curaçao vestigde.

historie

Vóór de Snip-vlucht, voor 1934 dus, was er van een regelmatig in gebruik zijnd vliegveld geen sprake. Als er in die jaren een vliegtuig landde, bijvoorbeeld van de Pan American Airways, dan gebeurde dat op het water in de baai van Willemstad, het 'Schottegat' geheten, of op een klein eilandje dat in die baai lag, het Scadta-eilandje. De luchtvaartpassagiers werden dan van daaruit per boot naar Willemstad vervoerd, terwijl enthousiaste jochies om de bootjes heen zwommen. Gezwommen wordt er nu niet meer! In plaats van af en toe een vliegtuig varen er nu reuzen tankers dag in dag uit de haven binnen.
In de jaren 1934–1939 verrezen er op Curaçao, aan haar noordkust, enkele hangars die er ook nu nog staan en werden twee verharde banen aangelegd met een lengte van 700 meter. Daar de vliegtuigen uit die tijd nog vrijwel recht tegen de wind in moesten starten en landen, was het nodig 2 banen te bouwen met verschillende windrichtingen. Bij de uitvoering van deze werkzaamheden werd de Antilliaanse Dienst Openbare Werken betrokken. De constructie van de verharde banen was nog vrij eenvoudig, n.l. een ca. 20 cm dikke paklaag, gezet direct op de klei en daarover een asfaltdeklaag gepenetreerd met handbediende asfaltketels.
Deze constructie bleek voldoende voor in die tijd gebruikte vliegtuigen als b.v. de Lockheed 12, die met volle belasting van bemanning en 6 passagiers een gewicht had van ca. 7 ton, te vergelijken met het gewicht van een geladen 3 m^3 vrachtauto.

oorlogsjaren

Gedurende de oorlogsjaren '40–'45 werd 'Hato' hoofdzakelijk gebruikt door lichte bommenwerpers en jachttoestellen van het Amerikaanse leger, terwijl in deze periode ook het 'werkpaard'

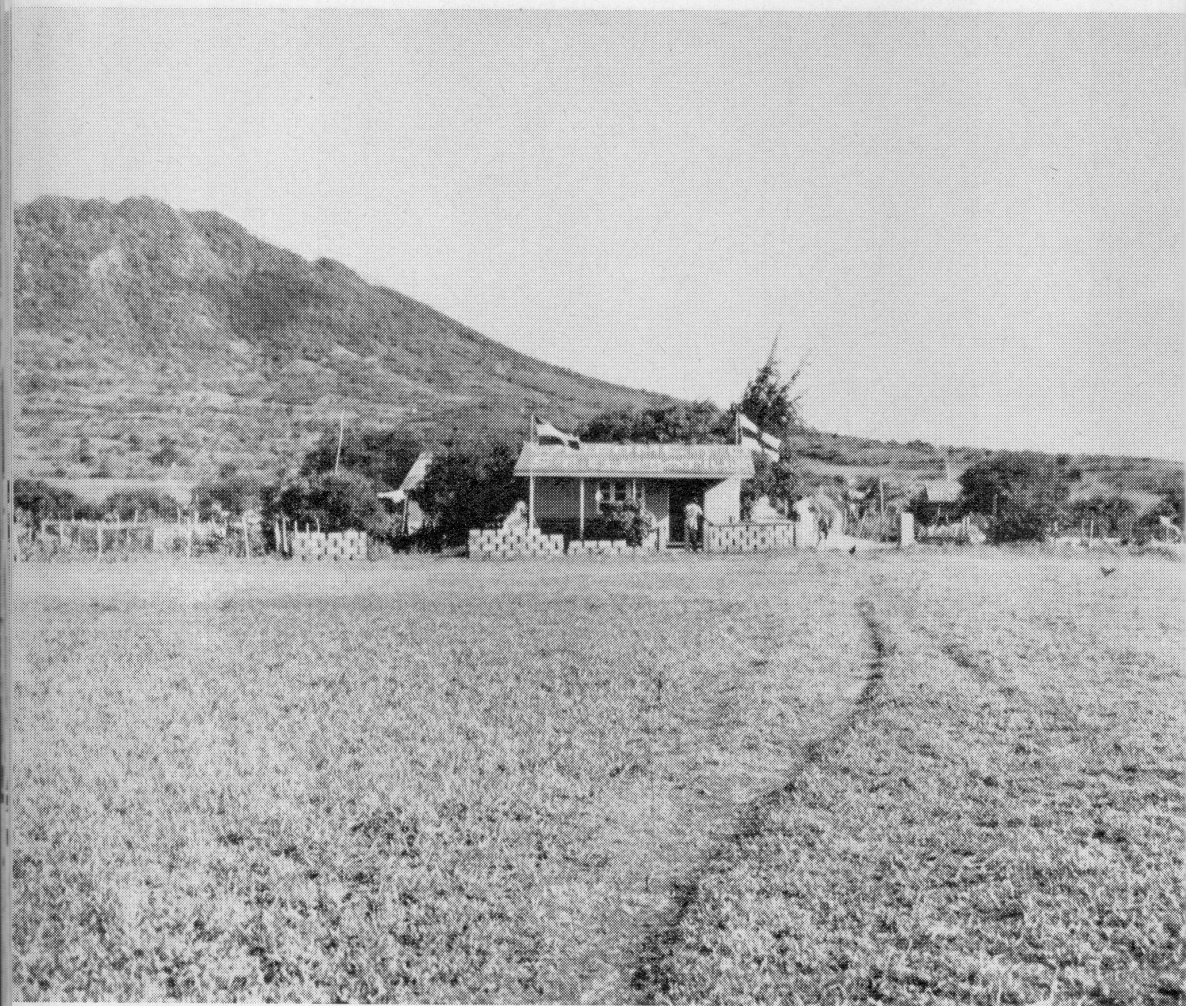
Dr. Albert Plesman luchthaven op Curaçao.
(Foto-archief Kon. Inst. v. d. Tropen)



Op de achtergrond het Juancho Yrausquin vliegveld op Saba.
(Foto-archief Kon. Inst. v. d. Tropen)



Het F.D. Roosevelt vliegveld op St. Eustatius.
(Foto-archief Kon. Inst. v. d. Tropen)



de DC 3 of Dakota (13 ton) zijn opwachting kwam maken. De oorspronkelijke startbaan werd daarom in de oorlogsjaren verlengd. In de jaren na de oorlog vond de ontwikkeling van de burger-luchtvaart ongelooflijk snel plaats, mondiaal gezien, en om 'bij te blijven op Curaçao' werd aldaar een geheel nieuw stationsgebouw met platform gebouwd om de steeds in grootte toenemende vliegtuigen te kunnen ontvangen.
Ook op de andere Antilliaanse eilanden bleek de luchtvaart toen een blijvende plaats te hebben ingenomen. Met name op de Benedenwindse eilanden Aruba en Bonaire.
De oorlog had met zich meegebracht dat ook daar militaire vliegtuigen kwamen en het logisch gevolg ervan was dat de Antillen de efficiëntie en het comfort van de luchtvaart ontdekten. Ontdekten de Antillen dit enerzijds, anderzijds werden zij ontdekt door het fenomeen toerisme en eiste de industriële ontwikkeling van de eilanden toen een goed functionerend luchtverbindingsnet. De verbindingen met Europa en de beide Amerika's werden geïntensiveerd en er verrezen intussen gezellige stationsgebouwtjes op de eilanden, zoals op Bonaire. Zo dendert er regelmatig een machine over het ook nu nog paradijselijk rustige eiland.
Dat de aanleg van de nodige toegangswegen en parkeerruimten voor het autoverkeer bij deze ontwikkeling niet achter bleef is begrijpelijk. De constructie van de in de oorlogsjaren verlengde baan, was gelijk aan hetgeen reeds eerder werd omschreven en het bleek al vrij snel, dat dit niet voldoende was om de steeds zwaarder wordende vliegtuigen als DC 4 (30 ton), DC 6 (42 ton) en Constellation (44 ton) regelmatig te kunnen laten landen en starten.
Vooral in de regentijd was de toestand dikwijls zeer précair en was het noodzakelijk doorlopend reparaties te verrichten, die dan gezien het luchtverkeer overdag, gedurende de nachtelijke uren moesten worden uitgevoerd. In de jaren 1948 tot 1951 heeft men dan 's nachts poot aan moeten spelen, omdat 's morgens bij het aanbreken van de dag de startbaan weer vrij moest zijn voor het luchtverkeer en dus de te repareren gedeelten weer hersteld moesten zijn.
Niet de havens waren meer het centrale punt waar belangrijke bezoekers werden ontvangen, maar de vliegvelden.

vernieuwing

Een volledige vernieuwing van de luchthavens op Curaçao en Aruba bleek in 1950 echter toch noodzakelijk en in overleg met de Netherlands Airport Construction Office zijn toen de plannen gemaakt voor een volledig vernieuwde luchthaven zoals die thans op Curaçao te zien is. De startbaan werd 1700 m en enige jaren later 3400 meter lang. Aan moderne eisen als het voortdurend stofzuigen van de banen, speciale verlichting, modern reddingsmateriaal, 24 uur metereologische dienst, enzovoorts, werd voldaan. Elk type vliegtuig (met name de Boeing 707 en de DC 8, met een gewicht van ca. 140 ton en een capaciteit van ieder 130 passagiers) kan op Aruba en Curaçao landen. Men is bovendien verzekerd van een snelle en efficiënte afhandeling van formaliteiten. De Antillen zijn daardoor een knooppunt gebleven in het verkeer tussen de Amerika's en Europa. Er zijn straalvliegtuigen die zonder tussenlanding met hun volledig geladen gewicht van Curaçao uit rechtstreeks 4200 mijl vliegen, wat uniek is in het Caribisch gebied: de Italiaanse luchtvaartmaatschappij Alitalia start zo op Curaçao, – waar haar passagiers uit de omliggende gebieden naartoe gekomen zijn – en vliegt rechtstreeks naar Milaan. Dit is te danken aan de ideale ligging, de weersomstandigheden van het vliegveld en de reusachtige lengte van de startbaan.
Wat het stationsgebouw betreft: dit is thans weer geheel vernieuwd; met het vele glaswerk en

prachtige kleuren is het een der mooiste van het Caribisch gebied. Er zijn belastingvrije winkels, – naar internationaal model –, in gevestigd en het complex behoort tot de grootste in dit gebied. De kosten van de meest recente uitbreiding – gereedgekomen in augustus jl. – bedroegen bijna 4 miljoen gulden.

Bovenwindse eilanden

Op de Bovenwindse eilanden vindt men een vrij unieke vorm van luchtvaart. Op Sint Maarten landen sinds kort straalvliegtuigen; via de grote luchthaven van het nabijgelegen Puerto Rico worden vele toeristen aangevoerd met kleinere machines. Er landen dan ook meer verschillende typen machines en van meer luchtvaartmaatschappijen dan op Curaçao. De luchtverbinding vanuit Sint Maarten naar de kleinere Bovenwinden geschiedt veelal met tweemotorige toestellen die op Sint Maarten landen op een dikke grasmat en op Saba bij wijze van spreken tegen een berghelling aan in de vorm van een 600 m lange uitgegraven strip.
Het moge u wat griezelig in de oren klinken: er is nimmer een ongeluk voorgevallen en het aantal passagiers neemt steeds toe, daar deze eilanden nog maar sinds kort ontdekt genoemd mogen worden door de stroom toeristen.
Tenslotte nog iets over de Antilliaanse Luchtvaart Maatschappij. Sedert 1 augustus 1965 is zij één jaar oud. De luchtvloot bestaat uit 3 Convair-340 machines en een Beechcraft-Queen-Air. Ruim 400 Antillianen vinden er hun werkkring, alsmede 21 uitgezonden krachten. De perspectieven mogen gunstig worden genoemd, zo blijkt uit het eerste verslagjaar.
Een van de voornaamste redenen tot de oprichting van de A.L.M., het intensiveren van het luchtverkeer tussen de eilanden, tegen lagere tarieven dan voorheen, is bereikt. Met name op de route Curaçao–Bonaire: op deze route vinden wekelijks liefst tien vluchten plaats met een Convair-machine. Men streeft ernaar binnen een jaar met straalvliegtuigen te gaan vliegen, met name op Puerto Rico en Santo Domingo. Over de verwezenlijking van deze expansieplannen zal echter nog veel gesproken moeten worden, omdat het verkrijgen van landingsrechten voor de verlangde jet-vluchten een zaak is die de regering van het gehele Koninkrijk zal moeten bepleiten; desondanks mag men toch concluderen dat, gezien de hoge vlucht die de luchtvaart in de Antillen sedert de eerste prestatie van de bemanning van de Snip heeft genomen, de luchtvaart, van een welkome gast op de zes zonnige eilanden, tot een werkelijk landskind is geworden.
28.9.'65

korps politie nederlandse antillen

Wanneer men als toerist per vliegtuig aankomt op het eiland Curaçao - dat is zowel bij dag als bij nacht een fascinerende gebeurtenis - wordt men in de aankomsthal van het vliegveld, de dr. Albert Plesmanhaven, ontvangen door keurige, in lichtgrijs tropenuniform gestoken, politieambtenaren, die aan de hand van passagierslijsten de luchtreizigers controleren en vriendelijk om uw paspoort vragen. Na wat korte formaliteiten geniet men dan - al rijdend van het vliegveld naar Willemstad - voor de eerste maal van het uitzicht over dit tropische eiland.
Wanneer u zich al toerende naar Willemstad begeeft en u uw ogen goed de kost geeft, zult u enige verkeersagenten ontdekken - op drukke punten - eveneens in dezelfde keurige uniformen gekleed. Als u nog beter kijkt, ziet u mogelijk ook één of meer gesloten politie-auto's, die surveilleren over het eiland.
Hoewel het geheel een beweeglijke en drukke indruk maakt, zult u na enige dagen op het eiland te hebben vertoefd - bemerken, dat men zich veilig voelt, overal waar men zich beweegt. Dat men rustig kan winkelen en ook uitstapjes maken in de 'knoekoe', zonder in zijn veiligheid te worden bedreigd, op welke wijze dan ook. Dit is eigenlijk wel bijzonder als men bedenkt, zich te bevinden in een wereld als het Caribisch gebied, omgeven door landen als Venezuela, Cuba, Columbia, en anderen, waar het zeker minder rustig en veilig is. Een feit is dat op het eiland Curaçao en ook op de andere eilanden van de Nederlandse Antillen een weldadige rust en veiligheid heersen.
Naast verschillende andere factoren, die kunnen worden genoemd, is dit voor een goed deel te danken aan de goede zorgen van het korps politie Nederlandse Antillen.

Curaçao

Op Curaçao telt het politiekorps plm. 290 politie-ambtenaren, onderscheiden in diverse rangen en functies. Hoofd van dit politiekorps op Curaçao is de gezaghebber, wiens functie in vele opzichten is te vergelijken met die van een burgemeester in een Nederlandse gemeente. Waar deze gezaghebber natuurlijk geen tijd heeft om zich met de dagelijkse leiding van de politie te bemoeien, is deze in handen gelegd van een commissaris van politie.
Wanneer men een wandeling maakt in de omgeving van het zgn. Fort Amsterdam, waarin de gouverneur zetelt, zal men gauw het politiebureau (dat ook hier 'hoofdwacht' wordt genoemd) zien, waarin deze commissaris van politie met zijn staf zetelt. Dat wil niet zeggen, dat men als toerist direkt behoefte zal gevoelen hier binnen te gaan. Dit zal in de meeste gevallen ook niet noodzakelijk zijn, daar de politiezaken, waar het publiek bij betrokken is, hier juist niet worden behandeld. Meer kans zal men hebben al gauw zijn opwachting te moeten maken in het gebouw van de Vreemdelingendienst Stad, Molenplein 19. Daarvoor is het nodig dat men zich over de draaibrug begeeft naar de overzijde, het stadsdeel Otrabanda. Hier nl. vindt de administratie plaats van de vreemdelingen, die op het eiland vertoeven en wordt nagegaan of de gegevens, die men van de Vreemdelingendienst op het vliegveld heeft doorgekregen, juist zijn.

Aruba - Hoofdbureau van Politie te Oranjestad.
(Foto-archief Kon. Inst. v. d. Tropen)



Willemstad, verkeerspunt op hoek Julianaplein.
(Foto-archief Kon. Inst. v. d. Tropen)

Aruba - Oranjestad. Hoofdbureau van Politie.
(Foto-archief Kon. Inst. v. d. Tropen)



Bonaire - Kralendijk. Politiepost ingang Fort Kralendijk.
(Foto-archief Kon. Inst. v. d. Tropen)



Dit zal meestal het geval zijn en daarom zal men in dit overigens sfeervolle gebouw spoedig zijn uitgekeken. Erger is het, wanneer men 'onder het stadhuis' moet zijn, want hier zetelt de 'recherche' en worden de misdrijven behandeld. Overigens ook hier wordt men vriendelijk ontvangen en te woord gestaan en het is niet altijd zo, dat men ontmoedigd of terneergeslagen het gebouw verlaat, afgezien van de mogelijkheid, dat men hier ook gedwongen kan logeren. Ook is het mogelijk, dat men bij een aanrijding betrokken raakt. Hiervoor moet men niet in de stad zijn, maar op Rio Canario. Hier is nl. het bureau Verkeerszaken gevestigd. Elke aanrijding, zwaar of licht, wordt op deskundige wijze behandeld en zo mogelijk afgehandeld.
Het is echter meestal zo, dat men als toerist, helemaal niet met de politie in aanraking wenst te komen, en dat is begrijpelijk.

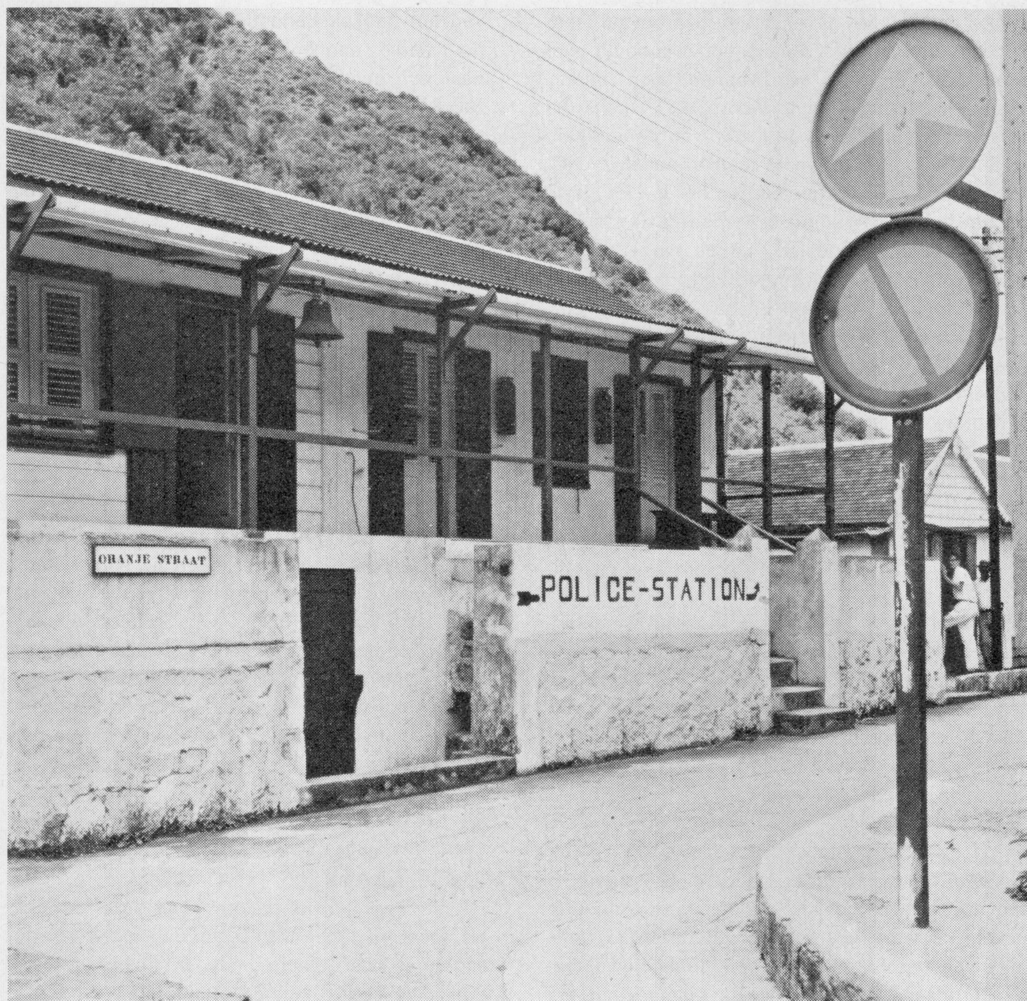
bewaking

Zoals men reeds gemerkt zal hebben, zijn niet alle politie-onderdelen in een centraal hoofdbureau van politie ondergebracht. Dit vindt zijn oorzaak in het feit, dat Willemstad als het ware in tweeën is gedeeld door de St. Anna-baai (de toegang tot de grote haven) in de stadsdelen Punda en Otrabanda.
De brug over deze baai is een groot gedeelte van de dag voor de scheepvaart geopend en dus voor het landverkeer gesloten. 'Omrijden' is dan nog een mogelijkheid om naar de andere kant te komen. Deze omstandigheid is o.m. oorzaak van het feit, dat de politionele bewaking op Curaçao vanuit drie centra plaats vindt en wel vanuit de hoofdwacht (politiebureau) voorzover deze het stadsdeel Punda betreft, vanuit het bureau 'Riffort' wat betreft de bewaking van Otrabanda, en tenslotte wat betreft de buitenwijken vanuit het politiestation Rio Canario.
Zoals eerder werd opgemerkt surveilleert de geuniformeerde politie in gesloten wagens, voorzien van een mobilofoon-installatie. Het is daardoor mogelijk, om alle politie-wagens op elk moment van de dag of de nacht, vanuit de 'centraal-post' (gevestigd in Rio Canario) te bereiken. Vanuit deze centraal-post wordt de surveillance geregeld, worden de assistentie-verzoeken van het publiek behandeld en kan terstond, indien nodig, een politie-auto worden gezonden naar een punt waar dit nodig blijkt te zijn. Het zal duidelijk zijn, dat in de dichtstbevolkte buurten en in de binnenstad ook, naast de auto-patrouilles, voet-patrouilles noodzakelijk zijn, aangezien een volkomen 'gemechaniseerde' surveillance te weinig kontakt mogelijk maakt tussen het publiek en de politie.

brandweertaak

Men zal hebben gemerkt, dat de werking en de taak van de politie op Curaçao blijkbaar weinig verschilt van die van de politie in Nederland. Dit is in grote lijnen juist. De politie op de Nederlandse Antillen heeft nog een andere taak te verrichten, nl. de 'brandweertaak'. Bij elke brand, klein of groot, rukt niet de brandweer, maar de politie uit, maar dan in brandweeruniformen gestoken. Men heeft nl. een systeem uitgevonden waardoor een zeer snel optreden bij brand is gewaarborgd. Op Curaçao zijn drie eerste uitrukcentra van de brandweer gevestigd, waar modern brandblusmateriaal staat opgesteld. Elk centrum is omgeven door een complex politie-woningen, zodat steeds politie-personeel aanwezig is, om de brandspuiten te bemannen.
Natuurlijk is elke politie-ambtenaar opgeleid voor deze speciale taak en heeft hij hiertoe een speciale uitrusting.
De alarmering vindt plaats vanuit dezelfde 'centraalpost' van waaruit de surveillance wordt geregeld en heeft plaats d.m.v. sirenes, die onmiddellijk de centra kunnen alarmeren.

Politiebureau op Saba.
(Foto-archief Kon. Inst. v. d. Tropen)





Bonaire - Kralendijk. Politiepost.
(Foto-archief Kon. Inst. v. d. Tropen)

Hoewel tot nu toe werd gesproken over 'het politie-korps' op het eiland Curaçao, is het juister te spreken van de politie Curaçao, omdat de politie Curaçao een onderdeel vormt van het 'korps politie Nederlandse Antillen'.
Het is een verheugend verschijnsel, dat de Nederlandse Antillen in tegenstelling tot de situatie in Nederland - de beschikking heeft over één politie-korps.
Dit verhoogt de efficiency en de doelmatige werking van het korps en heeft nog vele andere voordelen, die hier niet verder kunnen worden besproken.
Evenals dit op Curaçao het geval is, beschikken de overige eilanden Aruba, Bonaire en de Bovenwindse eilanden (St. Maarten, Saba en St. Eustatius) over grotere en kleinere onderdelen van het Antilliaanse politiekorps.
Het gehele politiekorps staat onder het gezag en de algemene leiding van de minister van Justitie. De minister beschikt voor het beheer en de technische leiding over een hoofdcommissaris van politie.

opleiding

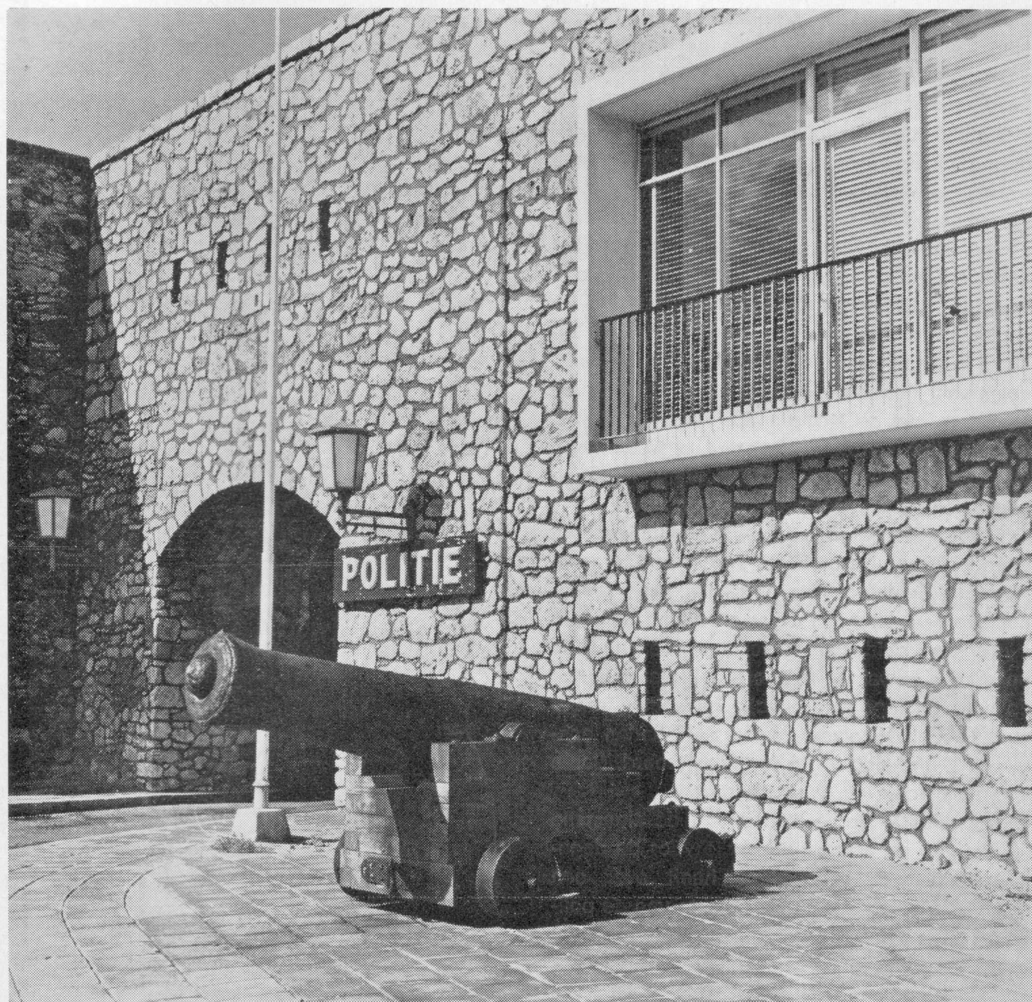
Het zal duidelijk zijn, dat vooral de technische leiding en het beheer van het korps van groot belang zijn om het geheel goed te doen functioneren. Onder het beheer moet o.m. worden gerekend de werving en eerste opleiding van het jonge politiepersoneel.
Onder de directe leiding van de hoofdcommissaris van politie staat dan ook de Centrale Opleiding.
Zoals men reeds zal hebben opgemerkt, is 'Rio Canario' voor de politie een bekende naam. Hier is nl. een belangrijk politiecentrum gevestigd, met als onderdelen: de 'centrale alarmcentrale', de 'verkeersdienst' en een 'politiewacht' voor de bewaking van de buitenwijken van Curaçao. Op het terrein van dit centrum bevindt zich echter ook de centrale opleidingsschool voor het gehele korps politie Nederlandse Antillen. Na een eerste selectie van de sollicitanten, worden hier de 'politie-aspiranten' opgeleid. Deze opleiding staat onder directe leiding van een inspecteur van politie, die wordt bijgestaan door enige onder-inspecteurs.
Een klasse bestaat uit plm. 20 aspiranten en het is de moeite waard een ogenblik bij deze eerste opleiding stil te staan. In klasseverband vindt hier een theoretische scholing plaats en worden alle belangrijke wetten, landsverordeningen en -besluiten behandeld. Zeker een niet geringe opgave voor beginnelingen. Even belangrijk is echter voor de a.s. politie-ambtenaar de 'mentale vorming'. Er moet de aspirant worden geleerd, hoe hij dient op te treden, hoe hij moet staan temidden van de samenleving en dat zijn taak voor een groot deel bestaat uit dienstverlening aan de gemeenschap en het helpen van zijn medemensen. Daarbij echter moet hem worden geleerd, dat de belangrijkste taak is, de 'handhaving' van de bestaande rechtsorde en bescherming van personen en goederen tegen gevaren die deze bedreigen.
Naast deze theoretische vorming vindt een uitgebreide 'praktische' vorming plaats, waarbij o.m. de exercitie, schietonderricht en lichamelijke oefening worden behandeld.

St. Eustatius - het nieuwe hoofdbureau van Politie.
(Foto-archief Kon. Inst. v. d. Tropen)



St. Eustatius - het korps Politie.
(Foto-archief Kon. Inst. v. d. Tropen)

Willemstad, hoofdkantoor van Politie aan het Rifwater.
(Foto-archief Kon. Inst. v. d. Tropen)



Na de eerste opleiding van plm. één jaar, worden de aspiranten beëdigd en volgt hun eerste intrede in het korps. Gedurende vele jaren vindt daarna een 'voortgezette' opleiding plaats en de besten hebben immer de kans in de hogere, ja zelfs soms tot in de hoogste rangen door te dringen.
Het is niet te verwonderen, dat de 'staf' van de hoofdcommissaris van politie velerlei bemoeiingen heeft met deze opleiding, maar bovendien moeten hier allerlei reglementen worden samengesteld, personeelszaken en zaken van algemeen karakter worden behandeld.
Ook behoort hier de gehele materiaal-voorziening van het korps te worden behandeld, w.o. de aanschaffing van motorvoertuigen en allerhande technische hulpmiddelen voor de politie.
Het zal duidelijk zijn, dat bij de staf bij voortduring moet worden gewerkt aan en gedacht over nieuwe methoden van surveillance, nieuwe systemen op het gebied van de bestrijding van de criminaliteit, kortom, dat hier vooral het denkwerk en 'planning' moeten worden verricht.
Te allen tijde moet men hier klaar staan om de minister van Justitie te kunnen adviseren en bijstaan in diens taak. Deze immers is verantwoordelijk voor het politie-optreden ten opzichte van de staten van de Nederlandse Antillen (te vergelijken met de staten-generaal in Nederland), en moet derhalve over alle inlichtingen kunnen beschikken die hem van nut kunnen zijn.
Ook op Aruba ziet men dezelfde goedgeklede en vriendelijke politie-ambtenaren als op Curaçao. Hoewel de politiedienst op dit eiland in grote lijnen overeen stemt met die op het eiland Curaçao, zijn er toch duidelijke verschillen. Hier vindt de politionele bewaking in hoofdzaak plaats vanuit de twee belangrijkste bevolkingscentra Oranjestad en San Nicolaas. Kleinere eenheden echter vindt men nog in de plaatsjes Noord, Santa Cruz, Savaneta en enkele anderen.
Ook de politie Aruba staat onder de algemene leiding van de gezaghebber, die voor de dagelijkse leiding de beschikking heeft over een commissaris van politie. De sterkte van de politie op dit eiland bedraagt plm. 150 politie-ambtenaren, dus ongeveer de halve sterkte van de politie Curaçao.

Op Aruba vindt dezelfde specialisatie plaats als op Curaçao, d.w.z. dat hier voorkomen een afdeling recherche, verkeer en vreemdelingendienst. Dit is niet het geval op de eilanden Bonaire, St. Maarten, Saba en St. Eustatius, waar uiteraard kleinere eenheden tezamen de volledige en algemene politiedienst verrichten. Op deze eilanden staat de politie onder dagelijkse leiding van een onderinspecteur van politie.
Het is opmerkelijk, dat vrijwel alle politie-ambtenaren, van hoog tot laag, met grote animo hun taak verrichten onder thans moeilijke omstandigheden. Het is verheugend, dat dit korps, waarvan de leden worden gerecruteerd uit alle bevolkingsgroepen, samenwerken op een wijze, die een goede teamgeest verraadt.
De sterkte van het gehele politie-korps bedraagt plm. 494 hoofden en het wagenpark bestaat uit 77 personen-auto's, 26 andere 4-wielige motorvoertuigen en 12 motoren. Het brandweermateriaal is hierbij niet inbegrepen.
17.3.'64

inhoud

Henk Consen	Wegverbindingen in Suriname
ir. F. J. de Vos	Wegverkeer in Suriname
D. Hillen	Verkeer over water in Suriname
D. Hillen	Luchtvaart in Suriname
Tom Lindeijer	Wegverkeer op Curaçao
Raymundo Debrot	Luchtvaartwezen in de Nederlandse Antillen
Kol. H. E. Overbeek	Korps Politie Nederlandse Antillen

Jaargang 1966, S 63/NA 46

Omslag: (Boven) Juliana Airport op St. Maarten. Op de voorgrond vliegtuigen van de Windward Islands Airways die de verbindingen met Saba en St. Eustatius onderhouden.

(Foto-archief Kon. Inst. v. d. Tropen)

(Onder) Saramacca doorsteek.

(Foto-archief Kon. Inst. v. d. Tropen)

S63/NA 46 [620871*-57]